



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 25 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1967

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
184

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

608. Περί ρυθμίσεως των οικονομικών θεμάτων των προκυπτόντων εκ της υπαγωγής της Υπηρεσίας Υδρεύσεως του Ταμείου Λιμενικών Έργων και Υδρεύσεως Γυθείου εις τον Δήμον Γυθείου. ... 1
609. Περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων του Προϊσταμένου του Γραφείου Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης εις τους Προϊσταμένους των Τμημάτων αυτού, άδειών, Αστυνομίας Κατασκευών και Στατικού Έλέγχου. ... 2
610. Περί συμπληρώσεως του υπ' αριθ. 880)1966 Β. Διατάγματος «περί ειδικών ενσήμων του Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων». ... 3
611. Περί έγκρίσεως Κανονισμού «περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας επιβατηγών πλοίων εν περιπτώσει δολάβης» ... 4

#### ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ

- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις τον Α. Ν. υπ' αριθ. 151)1967. 5
- Διόρθωσις ήμαρτημένων εις τον υπ' αριθ. 162)1967 Α. Ν. 6

### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

#### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 608

(1)

Περί ρυθμίσεως των οικονομικών θεμάτων των προκυπτόντων εκ της υπαγωγής της Υπηρεσίας Υδρεύσεως του Ταμείου Λιμενικών Έργων και Υδρεύσεως Γυθείου εις τον Δήμον Γυθείου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψιν:

- 1) Τάς διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 44 του Ν. Α. 4544)66 «περί διατάξεων άφορωσών το έργοτεχνικών προσωπικών του Ο.Α.Π. και άλλων τινών διατάξεων», και
- 2) Τήν υπ' αριθ. 560)67 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Έπικρατείας, προτάσει του Ήμετέρου επί των Δημοσίων Έργων Υπουργού άπεφασσάμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

1. Το μετά την υπαγωγήν της Υπηρεσίας Υδρεύσεως του Ταμείου Λιμενικών Έργων και Υδρεύσεως Γυθείου εις τον Δήμον Γυθείου όφειλόμενον χρηματικόν ποσόν υπό του Δήμου Γυθείου εις το Λιμενικόν Ταμείον Γυθείου άνέρχεται εις το ποσόν των δραχμών οκτακοσίων όγδοήκοντα μιας χιλιάδων έννεακοσίων όγδοήκοντα τριών και 65)00 (881.983,65), ύπολογισθέν εις δραχμάς μετά την άναπροσαρμογήν αυτών κατά τά έτη 1944 και 1953.

2. Έκ του άνωτέρω ποσού δραχμάς πεντακοσίας είκοσι: έξ

χιλιάδας πεντακοσίας (526.500) θέλει εισπράξει το Λιμενικόν Ταμείον Γυθείου εκ των εισπρακτέων ύπολοίπων τελών ύδροληψίας, άτινα το Ταμείον τουτο είχε βεβαιώσει επ' όνοματι αυτού, μέχρι της 31 Δεκεμβρίου 1966.

Επίσης το Λιμενικόν Ταμείον Γυθείου θέλει εισπράξει και πών έτερον ποσόν όφειλόμενον εκ τελών ύδροληψίας και βεβαιωθέν ύπέρ αυτού μέχρι της ήμερομηνίας παραδόσεως του έργου.

3. Το ύπόλοιπον ποσόν των δραχμών τριακοσίων πενήκοντα πέντε χιλιάδων τετρακοσίων όγδοήκοντα τριών και 65)00 (355.483,65) θέλει καταβληθί υπό του Δήμου Γυθείου εις το Λιμενικόν Ταμείον Γυθείου εις τρεις κατά προτέγγισιν ίσοπόσους δόσεις έ τος έτους από της ισχύος του παρόντος, της πρώτης καταβληθησομένης κατά το πρώτον δίμηνον αυτού.

Άρθρον 2.

Οιαδήποτε δαπάνη προς επίσκευσήν ή συντήρησιν των έργων Υδρεύσεως Γυθείου ή προμήθειαν ειδών και ύλικών δια τάς ανάγκας αυτών, γενομένη μετά την δημοσίευσιν του Ν. Α. 4544)66, βαρύνει τον Δήμον Γυθείου, εάν δε τυχόν αύτη καταβληθί υπό του Λιμενικού Ταμείου Γυθείου πρό της ισχύος του παρόντος, θέλει άποδοθί υπό του Δήμου Γυθείου εις τουτο επί πλέον του ποσού των δραχμών 881.983,65 και μετά την καταβολήν του ποσού των δραχμών 355.483,65.

Έκ της τυχόν κατά τά άνωτέρω όφειλής του Δήμου Γυθείου έξ εκτελέσεως έργων ή προμηθείας ύλικών θά χοιρεθί ποσόν ίσον προς τά τυχόν έσοδα του Λιμενικού Ταμείου Γυθείου, τά προερχόμενα εκ βεβαιωθέντων ύπέρ αυτού τελών ύδροληψίας κατά το οικονομικόν έτος 1967.

Είς τον αυτόν επί των Δημόσιων Έργων Υπουργόν, ανατίθμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Έν Αθήναις τη 9 Οκτωβρίου 1967

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
Β.

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
Π. ΤΣΑΡΟΥΧΗΣ

(2)

#### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 609

Περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων του Προϊσταμένου του Γραφείου Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης εις τους Προϊσταμένους των Τμημάτων αυτού, άδειών Αστυνομίας Κατασκευών και Στατικού Έλέγχου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψιν τάς διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1923 Ν. Διατάγματος «περί σχεδίων πόλεων κλπ», ως μεταγενε-

στέρας έτροποποιήθησαν και συνεπληρώθησαν και δη τα άρθρα 53, 60, 62, και 79 παρ. 4 αυτού, και ιδόντες την υπ' αριθ. 729)61 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Έπικρατείας, προτάσει του Ήμετέρου επί των Δημοσίων Έργων Έπουργού, άπεφασίσαιμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον μόνον.

Ο Προϊστάμενος του Γραφείου Πολοδομίας Θεσσαλονίκης, δι' αποφάσεων του έγκριναιμένων υπό του Έπουργού Δημοσίων Έργων κατ' δημοσιευμένων εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να αναθέσθαι εις τους ως κατωτέρω Προϊσταμένους τμημάτων αυτού, την κατ' έντολήν του άσκησην των ή πασών των ως κατωτέρω αρμοδιοτήτων αυτού.

α) Εις τον Προϊστάμενον του Τμήματος άδειών των άρμοδιοτήτων του των προβλεπομένων υπό των διατάξεων του από 23 Οκτωβρίου 1928 Π. Διατάγματος «περί σχεδίων των έν ταίς πόλεσι άνεγειρομένων οικοδομών» (Φ.Ε.Κ. 229) ως έτροποποιήθη μεταγενεστέρως.

β) Εις τον Προϊστάμενον του Τμήματος Άστυνειας Κατασκευών, των άρμοδιοτήτων του των προβλεπομένων υπό των διατάξεων του από 18 Μαρτίου 1926 Π. Διατάγματος «περί αυθαιρέτων κατασκευών και διώξεως των παραβατών κατὰ την εκτέλεσιν οικοδομικών έργων» (ΦΕΚ 101).

γ) Εις τον Προϊστάμενον του Τμήματος Στατικού Έλέγχου, των άρμοδιοτήτων των προβλεπομένων υπό των διατάξεων του από 23 Απριλίου 1929 Π. Διατάγματος «περί επικινδύνων οικοδομών» (ΦΕΚ 153).

Εις τον αυτόν επί των Δημοσίων Έργων Έπουργόν, ανατίθεμεν την δημοσίευσιν, καί εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Έν Αθήναις τή 9 Οκτωβρίου 1967

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**Β.**

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Π. ΤΣΑΡΟΥΧΗΣ**

(3)

**Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 610**

Περί συμπληρώσεως του υπ' αριθ. 880)1966 Β. Δ)τος «περί ειδικών ένσήμων του Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Έργοληπτών Δημοσίων Έργων».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**  
**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντες υπ' όψει:

1. Τας διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 7 του υπ' αριθ. 2326)1940 Α. Ν. «περί Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Έργοληπτών Δημοσίων Έργων».

2. Τας διατάξεις του άρθρου μόνου του Ν. 546)1943 «περί των έσόδων της περιουσίας του Έθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου».

3. Την υπ' αριθ. 799)25.8.1967 πράξιν του Διοικητικού Συμβουλίου του Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε.

4. Την υπ' αριθ. 602)1967 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έπικρατείας, προτάσει του Ήμετέρου επί των Δημοσίων Έργων Έπουργού, άπεφασίσαιμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον μόνον.

Εις τό τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου μόνου του υπ' αριθ. 880 της 25ης Οκτωβρίου)7ης Νοεμβρίου 1966 Β. Δ. «περί ειδικών ένσήμων του Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Έργοληπτών Δημοσίων Έργων», καθορίζούσης τά ένσημα του Ταμείου τούτου κατὰ κλάσιν, παράστασιν και χρωματισμόν, προστίθενται κατὰ τας αὐτάς, αντιστοίχως, διακρίσεις αί κάτωθι νέαι κλάσεις ένσήμων:

Τών 100 δρχ.: Λιμήν Έρκαλείου Κρήτης: Ίώδες.

Τών 200 δρχ.: Κτίριον Έταιρ. Μακεδονικῶν Σπουδῶν: Κυανοπράσινον.

Εις τον αυτόν επί των Δημοσίων Έργων Έπουργόν, ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Έν Αθήναις τή 9 Οκτωβρίου 1967

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**Β.**

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Π. ΤΣΑΡΟΥΧΗΣ**

(4)

**Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 611**

Περί έγκρίσεως Κανονισμού «περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων έν περιπτώσει βλάβης».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**  
**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντες υπ' όψει:

1. Τά άρθρα 3 και 4 του Νόμου 4473/1965 «περί έλέγχου της Ναυσιπλοΐας, Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων κλπ.» έν συνδυασμῷ πρὸς τό άρθρον 5 του Ν. Δ. 4258/1962 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης έν Λονδίῳ Δ.Σ. «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής έν θαλάσση 1960 κλπ.».

2. Τό άρθρον 2 του Νόμου 3141/1955 «περί συντάσεως παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

3. Τό άρθρον 1 παράγραφος 1 και 2 του Νόμου 4512/1966 «περί κωδικοποιήσεως των περι Ναυτικοῦ Έπιμελητηρίου Έλλάδος διατάξεων».

4. Την από 21-4-1967 γνωμοδότησιν του Ναυτικοῦ Έπιμελητηρίου Έλλάδος.

5. Την από 10-3-1967 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

6. Την υπ' αριθ. 345/1967 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έπικρατείας.

Προτάσει του Ήμετέρου επί της Έμπορικῆς Ναυτιλίας Έπουργού. άπεφασίσαιμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον μόνον.

Έγκρίνεται και τίθεται εις έφαρμογήν ὁ επί της Έπιθεωρήσεως Έμπορικῶν Πλοίων καταρτισθεὶς Κανονισμός «περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων έν περιπτώσει βλάβης».

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ**

Περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας έπιβατηγῶν πλοίων έν περιπτώσει βλάβης.

Άρθρον 1.

Όρισμοί

Κατὰ την έφαρμογήν του παρόντος Κανονισμοῦ:

1. Έπιβατηγόν πλοῖον εἶναι τό πλοῖον ὅπερ μεταφέρει πλεον: των δώδεκα έπιβατῶν.

ορτηγόν πλοῖον εἶναι πᾶν πλοῖον μὴ έπιβατηγόν.

3. Έπιβάτης θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον εκτός:

α) του πλοιαρχου και των μελῶν του πληρώματος ή άλλων προσώπων χρησιμοποιουμένων ή ασχολουμένων υπό οίανδήποτε ιδιότητα έν τῷ πλοίῳ διὰ τας ανάγκας του πλοίου τούτου, και

β) των κάτω του ένδς έτους παιδιῶν.

4. «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον του ὁποῖου ή τρόπις έτέθη την ήμέραν της έναρξεως της ισχύος του παρόντος κανονισμοῦ φορτηγόν πλοῖον ή πλοῖον αρχικῶς κατασκευασθέν ως πολεμικόν του ὁποῖου ή μετασκευή εις έπιβατηγόν πλοῖον ήρξατο κατὰ ή μετά την ήμέραν έναρξεως της ισχύος

τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θεωρεῖται ὡς «Νέον ἐπιβατηγὸν πλοῖον».

5. «Υπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

6. Ἐμφορτος ἴσαλος γραμμῇ ὑποδιαίρεσεως εἶναι ἡ ἴσαλος γραμμῇ ἢ λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσεως τοῦ πλοίου.

7. Ἡ ἀνωτάτη ἔμφορτος ἴσαλος γραμμῇ ὑποδιαίρεσεως εἶναι ἡ ἴσαλος ἢ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ μέγιστον βύθισμα τὸ ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐφαρμοζομένων κανόνων ὑποδιαίρεσεως.

8. Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ τῶν ὀρθίων τῶν λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

9. Τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἔξωθεν τῶν νομέων μετρούμενον ἐπὶ ἡ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

10. Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μετρούμενη ἀπὸ τῆς ἀνω ὀψεως τῆς τρύπιδος μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

11. Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τοῦ ὁποῖου ἐξικινούνται τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα,

12. Ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσεως εἶναι μία γραμμὴ χάρσασομένη τοῦλάχιστον 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστάμετρα) κάτωθεν τῆς ἀνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

13. Ἡ διαχωρητότης ἐνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὄγκος ἐνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, θὰ μετᾷται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

14. Ὡς χώρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἀνω ὀψεως τῆς τρύπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων ἅτινα ὀρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβανομένους ὑπὸ τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν προώσεως, τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τῶν μονίμων γαιανθρακαποθηκῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀσυνήθους διατάξεως τῶν χώρων, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ καθορίσῃ τὰ ὅρια τῶν χώρων μηχανῶν.

15. Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χώροι οἵτινες προορίζονται διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐξαιρουμένων τῶν χώρων ἀποσκευῶν, ἀποθηκῶν, τροφαπαθηκῶν καὶ χώρων ταχυδρομείου. Χῶροι εὐρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χώροι ἐπιβατῶν.

16. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις οἱ ὄγκοι καὶ αἱ ἐπιφάνειαι θὰ ὑπολογίζονται μέχρι τῶν ἐξωτερικῶς τῶν νομέων καὶ ζυγῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους.

17. Κατακλύσιμον μῆκος εἰς δεδομένον σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστον τμήμα τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὅπερ, ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λόγῳ σημεῖον, δύναται νὰ κατακλυσθῇ ὑπὸ δεδομένης συνθήκας, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς τοῦ ὀρίου βυθίσεως.

18. Ἐπιτρεπόμενον μῆκος ἐνὸς διαμερίσματος ἔχοντος τὸ κέντρον τοῦ εἰς οἰονδήποτε σημεῖον ἐπὶ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, εἶναι τὸ γινόμενον τοῦ κατακλύσιμου μήκους εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἐπὶ τοῦ συντελεστοῦ ὑποδιαίρεσεως.

19. Ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως εἶναι ὁ συντελεστὴς ὅστις προσδιορίζεται βάσει τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὰ ἄρθρα 3, 4, 5 καὶ 6.

20. Διεθνῆς Σύμβασις εἶναι ἡ Διεθνῆς Σύμβασις περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν θαλάσσῃ (1960), κυρωθεῖσα διὰ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος ὑπ' ἀριθ. 4258 ἀπὸ 12-11-1962.

21. Πλοῦς περιορισμένης ἐκτάσεως εἶναι ὁ βραχυχρόνιος πλοῦς ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ ἢ συνεχομένου κόλπου ἢ προησπισμένων περιοχῶν ὅστις διενεργεῖται συνήθως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας.

22. Τοπικὸς πλοῦς εἶναι ὁ πλοῦς περιορισμένης ἐκτάσεως μεταξὺ λιμένων ἢ ὁρμῶν κειμένων ἀπ' ἀλλήλων εἰς ἀπόστασιν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ 6 μίλλια κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται τῶν ἀκτῶν περισσότερον τῶν 3 μιλίων.

23. Τὸ μίλλιον λαμβάνεται ἴσον πρὸς 6080 πόδας ἢ 1852 μέτρα.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογὴ.

1. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ νέων ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὑπὸ τὴν ἐξαιρέσιν τοῦ ἄρθρου 20.

2. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα διαιροῦνται εἰς κατηγορίας ὡς ἀκολουθοῦσιν :

α) Κατηγορία I : Πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας.

β) Κατηγορία II : Πλοῖα ἐκτελοῦντα οἰουσδήποτε πλόας, πλην διεθνῶν πλόων.

γ) Κατηγορία III : Πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας περιορισμένης ἐκτάσεως.

δ) Κατηγορία III (α) : Πλοῖα μήκους μέχρις 65 ποδῶν (ἢ 20 μέτρων) μεταφέροντα μέχρις 101 ἐπιβάτας, ἐξαιρουμένων τῶν ἀνοικτῶν λέμβων, καὶ ἐκτελοῦντα τοπικοὺς πλόας.

3. Διευκρινίζεται ὅτι πλοῖα μήκους μέχρις 65 ποδῶν καὶ μεταφέροντα μέχρις 101 ἐπιβάτας καὶ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ τῶν νήσων ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ-ΧΙΟΥ-ΣΑΜΟΥ καὶ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ καὶ τῶν ἐναντι τούτων Τουρκικῶν ἀκτῶν δύναται νὰ ὑπάρχουν εἰς τὴν Κατηγορίαν III (α).

Ἄρθρον 3.

Στεγανὴ ὑποδιαίρεσις πλοίων Κατηγορίας I.

1. Ἡ στεγανὴ ὑποδιαίρεσις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων κατηγορίας I, καθορίζεται βάσει τῶν Κανονισμῶν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 4.

Στεγανὴ ὑποδιαίρεσις πλοίων Κατηγορίας II.

1. Διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, δεόν νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μῆκος ἐκάστου τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ ὀρίου βυθίσεως :

α) τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὠρίσθη εἰς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

β) τοῦ τμήματος πρῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

γ) τοῦ τμήματος πρὸ μνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

2. α) Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν δεόν νὰ ὑπολογίζεται διὰ τοῦ τύπου :  $85 + 10 (α - C)$  ἐνθα :

V

α = Ὁγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται εἰς τὸ ἄρθρον 1, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν.

C = Ὁγκος τῶν χώρων τῶν ὑποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἵτινες διατίθενται διὰ φορτίον, γαιάνθρακα ἢ ὕλινά.

V = Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

β) "Όταν ή Ε.Ε.Π. πεισθῇ ὅτι ή μέση διαχωρητότης ὡς αὕτη προσδιορίσθη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικροτέρα τῆς διὰ τοῦ τύπου δικομένης, τότε δύναται νά γίνη χρήσις τῆς ὑπολογισθείσης διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ. Διὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦτον αἱ διαχωρητότητες τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς καθορίζονται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1, θὰ λαμβάνονται ὡς 95, αἱ τῶν χώρων φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν θὰ λαμβάνονται ὡς 60, αἱ δὲ τῶν διπυθμένων, τῶν

3. Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης ἐφ' ὅλου τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου, τοῦ εὑρισκομένου πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$63 + 35 \frac{\alpha}{V}$$

ἐνθα :

$\alpha$  = "Όγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τῶν εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

$V$  = "Όλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

4. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ή διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης, ή Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων δύναται νά ἐπιτρέψῃ ή ζητήσῃ ὑπολογισμόν τῆς μέσης διαχωρητότητος διὰ τὰ τμήματα πρῶραθεν ἢ πρύμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦτον ή διαχωρητότης τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 θὰ λαμβάνηται ὡς 95, ή τῶν χώρων τῶν περιεχόντων τὰς μηχανὰς ὡς 85, ή τῶν χώρων τοῦ ὅλου φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν ὡς 60, ή δὲ τῶν διπυθμένων τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὀρίζεται εἰς ἀριθμόν ὅστις θὰ τυγχάνῃ ἐγκρίσεως εἰς ἐκάστην περίπτωσιν.

5. "Ο συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως  $F$ , εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 431 μέτρων) καὶ ἄνω θὰ περιόριζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_3 - 23)}{100}$$

ἐνθα :

$A$  καὶ  $B$  εἶναι συντελεσταὶ καθοριζόμενοι εἰς παράγραφον II τοῦ παρόντος ἄρθρου  $C_3$  εἶναι ὁ δείκτης κριτηρίου Ὑπηρεσίας καθοριζόμενος εἰς τὴν παράγραφον 12 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

6. "Όταν ὁ Δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγχρόνως δέ, ὁ συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως ὅστις δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου τῆς παραγράφου 5 εἶναι μικρότερος ἢ ἴσος τοῦ 0,65, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,5, ή ὑποδιαίρεσις τοῦ πλοίου πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως θὰ προσδιορίζεται μὲ συντελεστὴν ὑποδιαίρεσέως 0,5. Ἐὰν ὁ συντελεστῆς  $F$  εἶναι κατώτερος τοῦ 0,40 καὶ ή ἀρχή πεισθῇ ὅτι εἶναι πρᾶκτικῶς ἀδύνατον νά ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστῆς  $F$  διὰ διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ή ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νά προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπηυξημένου συντελεστοῦ, ὅστις ὅμως δέον νά μὴ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

7. "Ο συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως  $F$  ή εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (131 μέτρων) ἀλλὰ οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων) καὶ ἔχόντων δείκτην κριτηρίου Ὑπηρεσίας οὐχὶ μικροτέρου τοῦ  $S$ , ἐνθα :

$$S = \frac{9.382 - 20L}{34} \quad (L \text{ μῆκος πλοίου εἰς πόδας})$$

ἢ

$$S = \frac{3.574 - 25L}{13} \quad (L \text{ μῆκος πλοίου εἰς μέτρα})$$

θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_3 - S)}{123 - S}$$

ἐνθα :

$L$  εἶναι συντελεστῆς καθοριζόμενος εἰς τὴν παράγραφον II τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ  $C_3$  εἶναι ὁ δείκτης κριτηρίου Ὑπηρεσίας καθοριζόμενος εἰς τὴν παράγραφον 12 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

8. "Ο συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως  $F$ , εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (131 μέτρων) ἀλλὰ οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (79 μέτρων) καὶ ἔχόντων δείκτην κριτηρίου Ὑπηρεσίας μικροτέρου τοῦ  $S$ , θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

9. "Ο συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως  $F$  εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (79 μέτρων) θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

10. "Ο συντελεστῆς ὑποδιαίρεσέως  $F$  εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου οἰουδήποτε μήκους μεταφέροντος ἀριθμὸν ἐπιβατῶν ἄνω τῶν 12 ἀλλὰ μὴ υπερβαίνοντος τοῦ μικροτέρου τῶν ἐξῆς δύο ἀριθμῶν :

$$\frac{L^2}{7000} \quad (L, \text{ μῆκος πλοίου εἰς πόδας}) = \frac{L^2}{650} \quad (L, \text{ μῆκος πλοίου εἰς μέτρα})$$

ἢ 50,

θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

11. Οἱ συντελεσταὶ  $A$  καὶ  $B$  θὰ προσδιορίζονται διὰ τῶν τύπων :

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ πόδας καὶ ἄνω})$$

ἢ

$$A = \frac{582}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω})$$

καὶ

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ πόδας καὶ ἄνω})$$

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ μέτρα καὶ ἄνω})$$

12. "Ο δείκτης κριτηρίου Ὑπηρεσίας  $C_3$  θὰ προσδιορίζεται ὡς κάτωθι :

"Όταν τὸ  $P_1$ , εἶναι μεγαλύτερον τοῦ  $P$

$$C_3 = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P}$$

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

$$C_3 = 72 \frac{M + 2P}{V}$$

ἐνθα :

$C_3$  = Δείκτης κριτηρίων.

$L$  = Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1.

$M$  = "Ο ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 σὺν τῇ προσθήκῃ τοῦ ὄγκου ὅλων τῶν μονίμων δεξαμενῶν καυσίμων πετρελαίου τῶν ὑπαρχουσῶν ἄνωθεν τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένου καὶ πρῶραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

$F$  = "Όλόκληρος ὁ ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1.

$V$  = "Ο ὅλος ὄγκος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

$P_1 =$  Τὸ γινόμενον KN ἐνθα :

N = ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, δι' ὧν πρόκειται τὸ πλοῖον νὰ λάβῃ πιστοποιητικόν, καὶ

K = ἔχει τὰς ἐξῆς τιμὰς :

Τιμὴ K

Μῆκος εἰς πόδας καὶ ὅγκοι εἰς κυβικοὺς πόδας ..... 0,6 L

Μῆκος εἰς μέτρα καὶ ὅγκοι εἰς κυβικά μέτρα ..... 0,56 L

Ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ KN εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀθροίσματος P καὶ τοῦ ὅλου ὅγκου τῶν πραγματικῶν χώρων ἐπιβατῶν, τῶν ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσματος, ὡς τιμὴ διὰ τὸ  $P_1$ , νὰ ληφθῇ τὸ ἀνωτέρω ἄθροισμα ἢ τὰ  $2/3$  KN, οἷονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μεγαλύτερον.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ τιμὴ τοῦ C<sub>5</sub> εἶναι μικρότερα τοῦ 123, αὕτη θὰ λαμβάνεται ἴση με 23.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ τιμὴ τοῦ C<sub>5</sub> εἶναι μεγαλύτερα τοῦ 123, αὕτη θὰ λαμβάνεται ἴση με 123.

Ἄρθρον 5.

Στεγανὴ ὑποδιαίρεσις πλοίων Κατηγορίας II μεταφερόντων ἀριθμὸν προσώπων μείζονα τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων.

1. Διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μήκος ἐκάστου τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ ὁρίου βυθίσσεως.

α) τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὁρίσθη εἰς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

β) τοῦ τμήματός πρῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν

γ) τοῦ τμήματος πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

2. Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ ὑπολογισθῇ βάσει τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἁρθρου 4.

3. Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης ἐφ' ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$95 = 35 \frac{\beta}{V}$$

ἐνθα :

β = ὁ ὅγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως καὶ ἀνωθεν τῆς ἀνω ὀφείας τῶν ἐδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένου ἢ τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως (PEAK TANKS), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἷτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι φορτίου, γαιανθρακαποθήκαι ἢ δεξαμεναὶ καυσίμου πετρελαίου ἀποθήκαι, ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκων, φρεᾶτια ἀλύσεων καὶ δεξαμεναὶ γλυκέος ὕδατος πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

V = Ὁλόκληρος ὁ ὅγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφοράς, καθ' ἃς τὰ κύττη φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, δὲν θὰ συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ συντελεστοῦ β οὐδὲν τμήμα τοῦ χώρου φορτίου.

4. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης ἢ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ ζητήσῃ λεπτομερῆ ὑπολογισμὸν τῆς μέσης διαχωρητότητος διὰ τὰ τμήματα πρῶραθεν καὶ πρύμνηθεν τῶν μηχανῶν συμφώνως πρὸς τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὴν παράγραφον 4 τοῦ ἁρθρου 4.

5. Ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως F θὰ λαμβάνεται ἴσος με 0,50 ἢ ἴσος με τὸν ἀριθμὸν ὅστις προκύπτει διὰ ἐφαρμογῆς τῶν ἀναγραφόμενων εἰς τὰς παραγράφους 5, 6 καὶ 7 τοῦ ἁρθρου 4, ἐφ' ὅσον ὁ τελευταῖος ἀριθμὸς εἶναι μικρότερος τοῦ 0,50.

6. Διὰ πλοῖα μήκους μικρότερον τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μ.), ἐὰν ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων, πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς τῆς ἀνωτέρω παραγράφου εἰς ἓν διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ μήκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει μεγαλύτερου συντελεστοῦ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς εἶναι ὁ μικρότερος δυνατὸς ἀπὸ 0,τι πρακτικῶς καὶ δυνατῶς ἐπιτρέπουν αἱ περιστάσεις.

7. Ἐὰν εἰς τὴν περίπτωσιν οἰουδήποτε πλοίου ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου καθιστᾷ ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσεως πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50 ὁ ἐφαρμοστέος συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως θὰ προσδιορισθῇ ὡς ἀκολούθως :

α) Ὅταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι 430 πόδες (ἢ 131 μέτρα) ἢ μεγαλύτερον, διὰ τοῦ τύπου :

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_5 - 23)}{100}$$

100

β) Ὅταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρ.), ἀλλὰ μεγαλύτερον ἀπὸ 180 πόδας (ἢ 55 μέτρα) καὶ ὁ συντελεστὴς κριτηρίου Ὑπηρεσίας οὐχὶ μικρότερος τοῦ  $S_1$  διὰ τοῦ τύπου :

$$F = I - \frac{(I - BB)(C_5 - S_1)}{123 - S_1}$$

γ) Ὅταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) ἀλλὰ μεγαλύτερον ἀπὸ 180 πόδας (ἢ 55 μέτρα) καὶ ὁ συντελεστὴς κριτηρίου μικρότερος τοῦ  $S_1$  ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος με τὴν μονάδα.

δ) Ὅταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων) ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος με τὴν μονάδα.

ε) Εἰς τὴν παρούσαν παράγραφον, οἱ συντελεσταὶ A, BB καὶ  $S_1$  δίδονται ὡς κάτωθι :

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω})$$

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ μέτρα καὶ ἄνω})$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4L}{10} \quad (L = \text{εἰς πόδας})$$

$$S_1 = \frac{3712 - 25L}{19} \quad (L = \text{εἰς μέτρα})$$

C<sub>5</sub> = Δείκτης κριτηρίου Ὑπηρεσίας ὑπολογιζομένης ὡς εἰς τὴν παράγραφον 11 τοῦ ἁρθρου 4 ὅπου τὸ  $P_1$  ἔχει τὰς κάτωθι τιμὰς :

(ι) 0,6 LN ἢ 125 N οἷαδήποτε εἶναι ἡ μεγαλύτερα (Μῆκος εἰς πόδας καὶ ὅγκος εἰς κυβικοὺς πόδας).

ἢ  
0,056 LN ἢ 3,55 N οἷαδήποτε εἶναι ἡ μεγαλύτερα (Μῆκος εἰς μέτρα καὶ ὅγκος εἰς κυβικά μέτρα) διὰ ἐπιβάτας μετὰ κλίνης).

(ιι) 125 N (ὅγκος εἰς κυβικοὺς πόδας).

ἢ  
3,55 N. (ὅγκος εἰς κυβικά μέτρα) διὰ ἐπιβάτας ἄνευ κλίνης.

## "Αρθρον 6.

## Στεγανή υποδιαίρεσις πλοίων - Κατηγορίας III

1. Διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους, δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση διαχωρητότης ὡς ἐξῆς :

- α) Διαχωρητότης χώρου μηχανῶν ..... 85  
β) Διαχωρητότης ἀπάντων τῶν λοιπῶν χώρων ... 95

2. Ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως F θὰ προσδιορίζεται ὡς ἐξῆς :

α) Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 350 ποδῶν ( ἢ 107 μέτρων ) ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ 0,50.

β) Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 300 ποδῶν ( ἢ 91,5 μέτρων ) ἀλλὰ μικρότερον τῶν 350 ποδῶν ( ἢ 107 μέτρων ), ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ 0,50 διὰ τὰ διαμερίσματα τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς καὶ διὰ τὰ διαμερίσματα πρῶραθεν τούτων. Διὰ τὰ υπόλοιπα διαμερίσματα ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

γ) Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 250 ποδῶν ( ἢ 76,5 μέτρων ) ἀλλὰ μικρότερον τῶν 300 ποδῶν ( ἢ 91,5 μέτρων ) ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ 0,5 διὰ τὰ διαμερίσματα πρῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν. Διὰ τὰ υπόλοιπα διαμερίσματα ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

δ) Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 290 ποδῶν ( ἢ 61 μέτρων ) ἀλλὰ μικρότερον τῶν 250 ποδῶν ( ἢ 76,5 μέτρων ) ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα διὰ τὸ συνδεδυασμένον μήκος τοῦ πρῶραίου στεγανοῦ συγκρούσεως καὶ τοῦ παρακειμένου στεγανοῦ διαμερίσματος. Διὰ τὰ υπόλοιπα διαμερίσματα ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

ε) Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 200 ποδῶν ( ἢ 61 μέτρων ) ὁ συντελεστὴς υποδιαίρεσεως θὰ λαμβάνεται ἴσος μὲ τὴν μονάδα.

## "Αρθρον 7.

## Στεγανή υποδιαίρεσις πλοίων Κατηγορίας IIIα

1. Πᾶν πλοῖον τῆς Κατηγορίας III (α) δέον κατ' ἐλάχιστον νὰ ἔχη διάφραγμα πρῶραίου στεγανοῦ συγκρούσεως τὸ ὁποῖον νὰ εἶναι στεγανὸν μέχρι τοῦ καταστρώματος.

2. Τὸ στεγανὸν τοῦτο διάφραγμα δέον νὰ εἶναι τοποθετημένον εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικρότεραν τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 15 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, μετρομένων ἀπὸ τῆς πρῶραίας ὀρθίας.

## "Αρθρον 8.

## Εἰδικοὶ κανόνες ἀφορῶντες τὴν υποδιαίρεσιν.

1. Διὰ τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τοὺς οἰκείους Κανονισμοὺς τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως.

2. Διὰ τὰ πλοῖα τῶν Κατηγοριῶν II καὶ III, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὰς παραγράφους 3 ἕως 13 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

3. Διαμερίσμα τι δύναται νὰ ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 4, 5 καὶ 6, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ συνδεδυασμένον μήκος ἐκάστου ζεύγους παρακειμένων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὁποῖα τὸ ἐν λόγῳ διαμερίσμα εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλυσίμον μήκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, οἰουδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

4. Ἐὰν τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο παρακειμένων εὐρίσκεται ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον εὐρίσκεται ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ ἡ μέση διαχωρητότης τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὐρίσκεται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων, δέον νὰ διορθοῦται λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητοτήτων τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κεῖνται τὰ δύο διαμερίσματα.

5. Ἐὰν δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς υποδιαίρεσεως, τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

6. Ὃταν εἰς ἓν ἢ πλείονα τμήματα τοῦ πλοίου, τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἐξικινῶνται μέχρις ἐνὸς ὑψηλοτέρου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ υπόλοιπον τμήμα τοῦ πλοίου καὶ εἶναι ἐπιθυμητὸν ὅπως προκύψῃ ὠφέλεια ἐκ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους, νὰ γίνῃ χρήσις κεχωρισμένων γραμμῶν ὀρίου βυθίσματος δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως :

α) αἱ πλευραὶ τοῦ πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἀνωτέρω γραμμὴν ὀρίου βυθίσεως καὶ ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος τὰ εὐρισκόμενα κάτωθι τοῦ καταστρώματος τούτου καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου, θεωρηθῶσιν ὅτι εὐρίσκονται ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ ἄρθρου 12, κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, καὶ

β) τὰ δύο διαμερίσματα τὰ παρακείμενα εἰς τὴν βαθμίδα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι ἕκαστον ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους τοῦ ἀνταποκρινόμενου εἰς τὰς ἀντιστοιχούσας τῶν γραμμῶν ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐπιπροσθέτως τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν μὴ ὑπερβαίνει τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

7. Εἰς πλοῖα μήκους 330 ποδῶν ( ἢ 100 μέτρων ) καὶ ἄνω, ἐν τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ τοποθετῇται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρῶραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσας τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος.

8. Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχη ἐσοχὴν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὐρίσκονται ἐσωτερικῶς κατακορύφων ἐπιφανειῶν εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, εὐρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἐν πέμπτῳ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 καὶ μετρομένη καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς υποδιαίρεσεως.

Πᾶν τμήμα τῆς ἐσοχῆς εὐρισκομένου ἐξωτερικῶς τῶν ὀρίων τούτων θὰ λογίζεται ὡς βαθμὶς, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 9 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

9. Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα, ἐὰν πληροῖ ἓνα τῶν ἀκολουθῶν ὁρων :

α) Τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐν προκειμένῳ διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνει τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ἐκτὸς ἐάν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστὴν υποδιαίρεσεως ἀνώτερον τοῦ 0,9 τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος.

β) Ὑπάρχει πρόσθετος υποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ τηρῇται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

γ) Τὸ διαμερίσμα, ἄνωθεν τοῦ ὁποίου ἐκτείνεται ἡ βαθμὶς, μὴ ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν ὀρίου βυθίσεως λαμβανομένην 3 δακτύλους ( ἢ 76 χιλιοστάμετρα ) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

10. Ὃταν τὸ κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάζῃ ἐσοχὴν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, δέον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς υποδιαίρεσεως, νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἓν ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

11. Ἐὰν ἡ ἀπόστασις μεταξύ δύο παρακειμένων κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων ἢ τῶν ἰσοδυνάμων πρὸς αὐτὰ ἐπιπέδων διαφραγμάτων, ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξύ τῶν ἐγκαρσίων ἐπιπέδων τῶν διερχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερα τῶν 10 ποδῶν ( ἢ 3,05 μέτρων ) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ

πλοίου, ἢ τῶν 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων), οἷονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, τότε μόνον ἐν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων θὰ λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τῶν ἄρθρων 4,5 καὶ 6.

12. "Όταν τὸ κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διάφραγμα περιέχη τοπικὴν ὑποδιάρθρωσιν καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι, μετὰ βλάβην τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, λαμβανομένην καθ' ὑπόθεσιν καὶ ἐκτεταμένην ἐπὶ μήκους 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων) οἷονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὅγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν θέλει κατακλυσθῇ, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀνάλογον ἐπαύξησιν τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὅπερ θὰ ἀπληθεύῃ ἄλλως διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὅγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως, ὁ λαμβανόμενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρᾶς, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὅγκου τοῦ λαμβανομένου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

13. "Όταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, τὸ συνδεδεασμένον μήκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μήκος.

#### "Άρθρον 9.

Ἀκραῖα διαφράγματα, διαφράγματα χώρου μηχανῶν, σήραγγες ἐλικοφόρων ἀτράκτων κ.λπ.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, II καὶ III.

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 9 τοῦ Μέρους Β' τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 10.

##### Διπύθμενα.

1. Διὰ τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 10 τοῦ Μέρους Β, τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

2. Διὰ τὰ πλοῖα Κατηγορίας II, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὰς παραγράφους (α), (β), (γ) καὶ (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Μέρους Β, τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

3. Προκειμένου περὶ πλοίων Κατηγορίας II, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς υποχρεώσεως ὑπάρξεως διπυθμένου εἰς πᾶν τμήμα τοῦ πλοίου ὅπερ ὑποδιαιρεῖται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 0,50, ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου εἰς τὸ τμήμα τοῦτο δὲν θὰ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ βασικὰ χαρακτηριστικά καὶ τὴν κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

#### "Άρθρον 11.

Εὐστάθεια πλοίου ἐν περιπτώσει βλάβης.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰ πλοῖα I, II καὶ III.

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 7 τοῦ Μέρους Β' τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 12.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανὰ διαφράγματα.

1. Διὰ τὰ πλοῖα Κατηγορίας I καὶ II, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 13 τοῦ Μέρους Β', τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

2. Θύραι, ἀνθρωποθυρίδες, ὀχετοὶ ἀερισμοῦ ἢ ἕτερα ἀνοίγματα, δὲν ἐπιτρέπονται εἰς τὰ στεγανὰ διαφράγματα τῶν πλοίων τῶν Κοτηγοριῶν III καὶ III (α).

#### "Άρθρον 13.

Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα κάτωθι τῆς γραμμῆς τοῦ ὁρίου βυθίσσεως.

1. Διὰ τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, II καὶ III, ἰσχύουν τὰ

ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 14 τοῦ Μέρους Β'. τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

2. Παραφωτίδες εὐρισκόμεναι κάτωθι τοῦ κυρίου καταστρώματος τοῦ πλοίου Κατηγορίας III (α), δέον νὰ εἶναι στεγανὰ καὶ ἐπαρκεῖς ἀντοχῆς. Ἐπὶ πλέον αἱ παραφωτίδες αὗται δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.

#### "Άρθρον 14.

Στεγανότης ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, II καὶ III.

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 17, τοῦ Μέρους Β', τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 15.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Διαφραγμάτων.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰ πλοῖα Κατηγορίας I, II, III καὶ III (α).

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 12 τοῦ Μέρους Β'. τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 16.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων κ.λπ.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς πλοῖα Κατηγορίας I, II, III καὶ III (α).

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 15 τοῦ Μέρους Β', τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 17.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν καταστρωμάτων, ὀχετῶν κ.λπ.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς πλοῖα Κατηγορίας I, II, III καὶ III (α).

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 16 τοῦ Μέρους Β', τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 18.

Προσδιορισμός, Χάραξις καὶ Ἐγγραφή καὶ Γραμμῶν Ὑποδιαιρέσεως.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς πλοῖα Κατηγορίας I, II καὶ III.

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 20 τοῦ Μέρους Β'. τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 19.

Σχεδιαγράμματα ἐλέγχου βλαβῶν.

1. Τὸ παρὸν ἄρθρον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς πλοῖα Κατηγορίας I, καὶ III.

2. Εἰς ἅπαντα τὰ πλοῖα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἰσχύουν τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 20 τοῦ Μέρους Β', τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.

#### "Άρθρον 20.

Ἰπάρχοντα πλοῖα.

1. Ἡ προσαρμογὴ τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἶναι υποχρεωτικὴ διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας, ἐφ' ὅσον δὲν συνεπάγεται μετατροπὰς τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους καθιστάμενας ἀδυνάτους ἐκ τῶν πραγμάτων ἢ συνεπαγόμενας δυσμενῶς μεγάλας, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα

καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, οἰκονομικὰς ἐπιβαρύνσεις.

2. Περὶ τοῦ δυνατοῦ ἢ μὴ πλήρους ἢ μερικῆς ἐκτελέσεως ἐκάστης τῶν ἀναγκαίων ἐργασιῶν προσαρμογῆς ἀποφαίνεται εἰς πρῶτον βαθμὸν ἢ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.), μετὰ πρότασιν τοῦ ναυπηγικοῦ τμήματος αὐτῆς καὶ μετ' ἐκτίμησιν συγκεκριμένων ἡτιολογημένων ἐγγράφων προτάσεων, ὑποβαλλομένων, διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτῆτου, παρὰ ὑπευθύνου ναυπηγοῦ.

3. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐπιτρέπεται ἡ, ἐντὸς 15 ἡμετέρων ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς της, ὑποβολὴ εἰς τὸν Διευθυντὴν τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἐγγράφου προσφυγῆς, συνοδευομένης ὑπὸ ἐκθέσεως τεχνικοῦ, ἀναφερομένης ἡτιολογημένως εἰς ἓν ἕκαστον τῶν ἀμφισβητούμενων σημείων. Προσφυγὴ μὴ ἡτιολογημένη κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἀπορρίπτεται ἄνευ ἐτέρας διαδικασίας.

4. Ἐπὶ τῆς ὑποβληθείσης προσφυγῆς ἀποφαίνεται ὀριστικῶς ὁ Διευθυντὴς τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἐπὶ τῇ βάσει γνωμοδοτήσεως ὑποβαλλομένης εἰς αὐτόν, παρ' ἐπιτροπῆς τεχνικῶν ἐμπειρογνομῶνων ἀποτελουμένης ἐκ τῶν : α) Καθηγητοῦ Ναυπηγικῆς παρὰ τῷ Ἐθνικῷ Μετσοβίῳ Πολυτεχνεῖῳ β) Τμηματάρχου Ναυπηγικοῦ ἢ τοῦ ἀρχαιότερου τμηματάρχου ναυπηγοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων γ) τοῦ Προέδρου Ε.Ε.Π. Οἱ ἀνωτέρω ἀναπληροῦνται, ἀντιστοίχως, παρ' ἑνὸς ἐκ τῶν παρὰ τῷ Γ.Ε.Ν. ὑπηρετούντων ναυπηγῶν ἀξιωματικῶν Β.Ν., ἐκ τῶν παρὰ τῇ Ε.Ε.Π.

5. Ἡ κατὰ τὴν παράγραφον 4 Ἐπιτροπὴ ὀφείλει νὰ διατυπώσῃ τὰς προτάσεις αὐτῆς ἐπὶ τῆς προσφυγῆς τὸ βραδύτερον ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς παραπομπῆς εἰς αὐτὴν τῆς ἐν λόγῳ προσφυγῆς.

Ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἰδιωτῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναγκαία δαπάνη καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ βαρύνει τὸν πλοιοκτήτην.

6. Αἱ ἀφορῶσαι εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα προτάσεις τῶν πλοιοκτητῶν δέον νὰ ἔχωσιν ὑποβληθῇ εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

7. Καθισταμένων ὀριστικῶς τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων περὶ τῆς δυνατῆς προσαρμογῆς ὑπαρχόντων πλοίων πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος, ἢ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων καθορίζει καὶ τὰς ἀναγκαίας εὐλόγους προθεσμίας σταδιακῆς ἢ συνολικῆς ἐκτελέσεως τῶν ὑποδεικνυομένων ἐργασιῶν, ἀναλόγως τῆς σοβαρότητος τῆς περιπτώσεως καὶ τῶν ἐπιπτώσεων αὐτῶν ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ παρασχεθῇ σόμεναι προθεσμία δὲν δύνανται νὰ ἀναφέρονται εἰς διαστήματα μεταθέτοντα τὸν χρόνον τῆς κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις συμμορφώσεως τῶν ὑπαρχόντων πλοίων πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, πέραν τῆς 1ης Ἀπριλίου 1968.

Ἄρθρον 21.

Κυρώσεις.

Οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὑπόκεινται εἰς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ ἄρθρου II τοῦ Ν. 4473/1965 «περὶ Ἑλέγχου τῆς Ναυσιπλοΐας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κλπ.» κυρώσεις.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 12 Αὐγούστου 1967

· Ὁ Διευθυντὴς Ε.Ε.Π.

Πλοίαρχος (Λ.Σ.) Δ. ΓΙΑΚΟΣ

Εἰς τὸν ἡμέτερον ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 4 Ὀκτωβρίου 1967

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**Β.**

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**ΑΘ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**

**ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΩΝ**

(5)

Εἰς τὸν Α. Ν. ὑπ' ἀριθ. 151)1967, περὶ ἐπεκτάσεως τῆς παραγράφου II τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν. 994)43 καὶ ἄρθρου I τοῦ Ν. 1231)44 καὶ εἰς τοὺς Ἀξιωματικούς τοῦ Νόμου 2588)24 καὶ Ἀξιωματικούς Ὑπηρεσίας Γραφείου, τὸν δημοσιευθέντα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 173 τῆς 9 Ὀκτωβρίου 1967 Φ.Ε.Κ. τεύχος Α', διορθοῦται εἰς τὸν πίνακα περιεχομένων καὶ εἰς τὴν περίληψιν τοῦ Α. Ν., ἡ ἐσφαλμένως δημοσιευθεῖσα φράσις «περὶ ἐπεκτάσεως τῆς παραγράφου 11 κλπ.», εἰς τὸ ὁρθὸν «περὶ ἐπεκτάσεως τῆς παραγράφου II κλπ.».

(Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου)

(6)

Εἰς τὸν Ἀναγκαστικὸν Νόμον 162)67 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων περὶ ἀναγκαστικῶν ἀπαλλοτριώσεων Α.Ν. 1731)39», τὸν δημοσιευθέντα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 177)ΦΕΚ (τεύχος Α'), τῆς 21.10.67, ἐπιφέρεται ἡ ἀκόλουθος διόρθωσις ἡμαρτημένων :

Ἐν σελίδι 1195, ἄρθρῳ 3, στίλβῃ α', στίχῳ β' ἐκ τῶν ἄνω, τὸ ἐσφαλμένως ἀναγραφέν ἄρθρον «28», διορθοῦται εἰς τὸ ὁρθὸν τοιοῦτον «38».

(Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου)